

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om undantag från vägtrafikdefinitioner

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1981:22) om klassificering upphävs och nytrycks som föreskrifter i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

I samband med detta föreslår Transportstyrelsen att vissa definitioner som idag finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner tas bort från föreskrifterna och att andra definitioner flyttas till de föreskrifter där de aktuella termerna används (TSFS 2009:31). Vi tar även bort en paragraf i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret som hänvisar till de gamla föreskrifterna och som vi bedömer innehåller dubbelreglering.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsen arbetar aktivt med att se över äldre föreskrifter som beslutades av myndigheter som inte längre finns, såsom Vägverket och Trafiksäkerhetsverket. Vissa av dessa föreskrifter är ännu i kraft och behövs, men kan vara svåra att förstå eller har inte uppdaterats på länge och kan därmed innehålla förlegade regler.

Föreskrifter som beslutats av andra myndigheter, vars ansvarsområde tagits över av Transportstyrelsen, tillhör dessutom egna regelsamlingar och finns inte i konsoliderade versioner eller publicerade på Transportstyrelsens hemsida. Det gör föreskrifterna svårtillgängliga.

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1981:22) innehåller bland annat definitioner för vissa fordon och bestämmelser om vilka fordonsslag de tillhör. Flertalet av definitionerna återfinns i lagen om vägtrafikdefinitioner, medan några definitioner bedöms vara obsoleta eftersom de inte förekommer i några föreskrifter eller andra gällande regelverk.

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter innehåller också definitioner som skulle vara mer ändamålsenliga att placera i de föreskrifter där de aktuella termerna förekommer.

Ytterligare en anledning till regleringen är regeringens förslag på ändring av trafikförordningen (1998:1276) som den 25 februari 2026 anmälades till EU i enlighet med anmälningsförfarandet i direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter, som i Sverige genomförts i förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Enligt förslaget om ändring i trafikförordningen införs en ny bestämmelse avseende högsta tillåtna hastighet med färd på väg med en så kallad särskild bärgningsanordning. Denna nya bestämmelse leder till ett behov av att införa en definition på en sådan bärgningsanordning.

Konsekvensutredningen tar inte upp effekter av ändringen i trafikförordningen.

2. Vad ska uppnås?

Genom vårt förslag, att Transportstyrelsen meddelar nya föreskrifter istället för att endast meddela ändringsföreskrifter till Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, samlas reglerna i ett och samma regelverk. Det innebär att det blir möjligt att ta fram konsoliderade versioner vid eventuella framtida föreskriftsändringar.

Vårt förslag innebär också att vissa äldre och föråldrade bestämmelser tas bort eller justeras så att de blir tidsenliga. Bestämmelser och definitioner som är dubbelreglerade, det vill säga regleras på andra ställen än i de aktuella föreskrifterna, tas bort.

Vi föreslår också en ny definition av särskild bärgningsanordning och vilket fordonsslag en sådan tillhör.

3. Vilka är lösningalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om Transportstyrelsen väljer att inte upphäva och ersätta Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter TSVFS 1981:22 med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS, kommer regelverket även fortsättningsvis vara svårtillgängligt och sakna en konsoliderad version. Nya ändringar i föreskrifterna kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats. Det innebär att för att ta del av de gällande reglerna behöver läsaren dels gå igenom både grundföreskriften och samtliga ändringsföreskrifter på Trafikverkets hemsida där TSVFS-föreskrifterna finns publicerade, dels läsa ändringsföreskrifter som beslutats efter 2009 på Transportstyrelsens hemsida.

TSVFS-föreskrifterna kommer även i fortsättningen innehålla många av de definitioner som finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, vilket innebär en dubbelreglering.

Om vi inte inför en definition av bärgningsanordning kommer det saknas en beskrivning av vad som avses med en sådan anordning i förslaget om ändring i trafikförordningen (4 kap. 20 c§).

Utan de föreslagna föreskrifterna är det svårt för allmänheten att få fram information om vilket fordonsslag en särskild bärgningsanordning tillhör.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det saknas alternativ som inte innebär reglering eftersom det endast är genom föreskrifter som Transportstyrelsen kan upphäva äldre bestämmelser och ersätta dessa med nya.

3.3 Regleringsförslag

Alternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)

Förslaget innebär att föreskrifterna (TSVFS 1981:22) som beslutades av Trafiksäkerhetsverket, vars ansvarsområde har övergått till Transportstyrelsen, upphävs och ersätts med Transportstyrelsens föreskrifter.

Vidare ses språket och innehållet i de äldre föreskrifterna över. Språket blir moderniserat, och bestämmelser som har förlorat sin betydelse samt bestämmelser som finns i andra regelverk tas bort ur föreskrifterna. Föreskrifterna får en tydligare struktur och blir enklare att förvalta i framtiden.

Utöver det definieras i de nya föreskrifterna vad en särskild bärgningsanordning är, och vilket slag av fordon det tillhör. Inga övriga ändringar i sak.

Vi bedömer att bestämmelse om ömsesidigt erkännande inte är relevant då föreslagen reglering handlar om definitioner.

Alternativ 2

Alternativ 2 är samma som alternativ 1 men utan en definition av bärgningsanordning.

Alternativ 3

Alternativ 3 innebär att vi endast föreslår en ändring av nuvarande föreskrifter (TSVFS 1981:22), där vi inför en ny definition av särskild bärgningsanordning.

4. Vilka är berörda?

De som i huvudsak berörs är bärgningsbranchen, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, besiktningsbranchen samt tillverkare, ägare och brukare av sådana fordon som omnämns i föreskrifterna.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Förslaget i sin helhet innebär att regleringen blir mer lättillgänglig, lättare att tolka och tydligare för de företag och branscher som berörs av föreskrifterna.

Att vi definierar bärgningsanordning tydliggör ändringen i trafikförordningen och minskar risken för att fordon som inte är ämnade för bärgning används i det syftet.

5.2 Enskilda

Vi bedömer att förslaget inte kommer ha någon påverkan av betydelse på enskilda personer.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Vi bedömer att förslaget inte kommer ha någon påverkan av betydelse på myndigheter och deras ansvarsområden och arbetsuppgifter.

5.4 Miljö

Förslaget bedöms inte få någon påverkan på miljön.

5.5 Externa effekter

Inga ytterligare externa effekter bedöms uppstå.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Regleringsalternativ 2 inkluderar inte några bestämmelser om särskild bärgningsanordning. Avsaknaden av en definition om vad en särskild bärgningsanordning kan skapa viss osäkerhet i vad som avses i 4 kap. 20 § 8 a trafikförordningen.

Regleringsalternativ 3 består av ett tillägg i form av endast en definition av särskild bärgningsanordning. När Transportstyrelsen beslutar om en ändringsföreskrift till en äldre författningssamling kommer ändringsföreskriften att finnas tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats, medan grundföreskriften och tidigare ändringsföreskrifter återfinns på

Trafikverkets. Det är då inte möjligt att göra en konsoliderad version av föreskrifterna, och eventuell dubbelreglering kvarstår.

Därför förordar vi regleringsalternativ 1.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 4 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen bedöms vara i enlighet med EU-rätten och även i övrigt förenlig med annan internationell reglering men eftersom förslaget innehåller tekniska regler kommer det att anmälas till EU-kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Förslaget innehåller nationella definitioner av vissa fordon samt bestämmelser om vilket slag av fordon dessa ska anses höra till. Förslaget innehåller inte krav på produkter i en sådan mening att Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/515 av den 19 mars 2019 om ömsesidigt erkännande av varor som är lagligen saluförda i en annan medlemsstat och om upphävande av förordning (EG) nr 764/2008 är relevant.

Föreskriftsförslaget innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga sådana krav som innebär reglering av yrken som medför att anmälan enligt lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav, varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

En ändring av 4 kap. 20 § trafikförordningen förväntas träda i kraft under eller efter sommaren 2026. Det är därför önskvärt att Transportstyrelsens föreskrifter beslutas och träder i kraft så snart det är möjligt.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Vi bedömer att föreslagen reglering inte har påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte ha påverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Tydligare reglering och mer lätt att förstå vilka fordon som är godkända som bärgningsanordning.			Bärgningsföretag
Medborgare				
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Den föreslagna regleringen har begränsade konsekvenser och medför varken mer långtgående kostnader eller begränsningar för de som berörs. Vi bedömer därför att konsekvenserna av förslaget är proportionerliga mot syftet att åstadkomma tidsenliga och relevanta regler.

F. Uppföljning och utvärdering

Vi bedömer att det saknas både skäl och möjlighet till särskild uppföljning av föreslagen reglering eftersom konsekvenserna är så begränsade. Tillkomsten av nya slag av fordon kan dock i framtiden föranleda behov av revidering av föreskrifterna.

G. Samråd

Det finns inget formellt krav på samråd.

Dialog har förts med Sveriges Åkeriföretag och Polismyndigheten.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Omar Bagdadi
E-post omar.bagdadi@transportstyrelsen.se

Remiss